

Standortkonzept Sportboothäfen Reviere Kieler Bucht, Fehmarn und Lübecker Bucht

Zusammenfassung

Für die

Entwicklungsgesellschaft Ostholstein

vorgelegt von



PLANCO Consulting GmbH Schwerin

Hagenower Str. 73, 19061 Schwerin

Tel: 0385 3993722 – Fax: 0385 3993721

Email: bg@planco.de

November 2008

INHALT	Seite
<u>ZUSAMMENFASSUNG</u>	
1. EINLEITUNG	5
2. KLASSIFIZIERUNG VON SPORTBOOTHÄFEN	6
3. UNTERSUCHUNGSRAUM	7
4. BESTANDSAUFNAHME	9
4.1 Hafennetz Schleswig-Holstein	9
4.2 Hafennetz im näheren Untersuchungsraum	10
4.3 Netz-, standort- und ausstattungsbezogene Bewertung der Sportbootreviere im näheren Untersuchungsraum	13
5. BEDARFSANALYSE	15
5.1 Allgemeine Trends im Wassersport	15
5.2 Regionale Trends im Wassersport	15
5.3 Bedarfsprognose Dauerlieger	16
5.4 Bedarfsprognose Gastlieger	17
5.5 Gesamtbedarf an Liegeplätzen in der Untersuchungsregion	18
6. HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN	19

1. Einleitung

Die Situation im deutschen Wassersport hat sich seit 1990 stark verändert. Mit Mecklenburg-Vorpommern ist ein weiteres deutsches Revier hinzugekommen. Die Zahl der Liegeplätze an der deutschen Ostseeküste hat sich damit um rd. 14.000 erhöht, was fast einer Verdoppelung entspricht. Die Nachfrage ist ebenfalls erheblich gestiegen, allerdings bisher noch nicht in gleichem Umfang. Für Dauerlieger haben beide Reviere zwar auch getrennte Einzugsgebiete, zum Teil aber auch Überschneidungen. Insbesondere aus Hamburg und dem Ruhrgebiet werben beide um den gleichen Kundenkreis.

Gleichzeitig ist die Attraktivität der deutschen Ostseeküste im Vergleich zum benachbarten Dänemark und Schweden deutlich gestiegen. Dies zeigt sich in der stark rückläufigen Zahl deutscher Wassersportler in dänischen Häfen und in der (langsam) steigende Zahl skandinavischer Besucher in deutschen Häfen. Allein in den ersten zehn Jahren nach der Wiedervereinigung ging erstere um mehr als 100.000 Bootsübernachtungen zurück. Auch in den letzten Jahren ist die Besucherzahl deutscher Wassersportler in Dänemark weiterhin rückläufig, wenn auch weniger stark. Bootseigner aus Schleswig-Holstein besuchen vermehrt Mecklenburg-Vorpommern an Stelle von Dänemark. Dass heißt: Zugewinne Mecklenburg-Vorpommerns gingen zu einem großen Teil zu Lasten Dänemarks und Schwedens. Dies muss freilich nicht so bleiben. Für Schleswig-Holstein gilt es daher:

- 1) Dauerliegern aus der eigenen Region ausreichende und attraktive Liegeplätze zu bieten, so dass diese nicht auf Dauerliegeplätze in anderen Revieren ausweichen,
- 2) Dauerlieger mit Wohnsitz in anderen Regionen von der Wahl eines Liegeplatzes in Schleswig-Holstein zu überzeugen,
- 3) Gäste mit Dauerliegeplatz in konkurrierenden Revieren (Mecklenburg-Vorpommern und Skandinavien) anzuregen, Häfen in Schleswig-Holstein zu besuchen,
- 4) Wassersportler mit einem Dauerliegeplatz in Schleswig-Holstein anzuregen, (länger) in diesem Revier zu segeln,
- 5) Junge Menschen als Wassersportler zu gewinnen.

Eine wesentliche Voraussetzung für diese Punkte ist ein den heutigen Bedürfnissen angepasstes Hafennetz. Es ist die Aufgabe dieses Standortkonzeptes, aufzuzeigen, welche Verbesserungen erforderlich sind, um den Anforderungen der Wassersportler in Konkurrenz zu anderen Revieren zu genügen. Dabei geht es um Lückenschlüsse im Hafennetz (Neubauten), aber insbesondere auch um eine marktgerechte Ausrichtung und Gestaltung der Häfen.

In Mecklenburg-Vorpommern wurde bereits 1995 ein deutschlandweit erstes Standortkonzept für Sportboothäfen erarbeitet. Es erwies sich als nützliche Richtschnur für Planungen auf lokaler Ebene und half entscheidend, widersprüchliche Interessen von Naturschutz, Gemeindeentwicklung und Bootstourismus aufeinander zu bewegen. Viele in diesem Konzept aufgezeigte Maßnahmen wurden seitdem erfolgreich umgesetzt. Die positiven Erfahrungen veranlassten Mecklenburg-Vorpommern im Jahr 2003 dazu, das Erreichte zu bewerten und das Standortkonzept zu aktualisieren.

Es ist nur konsequent, dass nun auch für die schleswig-holsteinischen Teilreviere Lübecker Bucht, Fehmarn und Kieler Bucht ein solches Konzept erarbeitet wurde, wenn auch kritisch



anzumerken ist, dass eine landesweite Konzeption noch fundiertere Ergebnisse hätte hervorbringen können und daher weiterhin anzustreben ist.

2. Klassifizierung von Sportboothäfen

Klassifizierungen von Sportboothäfen können anhand verschiedenster Parameter erfolgen. Die wichtigste Kriteriengruppe bilden Anforderungen, die von den Nutzern selbst an einen Hafen gestellt werden. Für Wassersportler werden dabei 3 Hauptgruppen unterschieden:

Anforderungskriterien an Sportboothäfen

Netzbezogene Anforderung	Standortbezogene Merkmale	Ausstattungsbezogene Merkmale
Lage des Hafens innerhalb des Segelreviers	Erreichbarkeit (see- und landseitig)	Verfügbarkeit von Liegeplätzen
Lage des Hafens im überregionalen Hafennetz	Schutzfunktion	Sanitäre und technische Ver- und Entsorgungseinrichtungen
	Wassertiefe / Boxengröße	Technische Dienstleistungen
	Touristische Attraktivität	Andere Dienstleistungen

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

Weitere wichtige Klassifizierungsparameter von Sportboothäfen sind die Nutzungsintensität durch Gäste und oder Dauerlieger sowie die Herkunftsstruktur der Wassersportler. Diese stehen in der Regel mit den Anforderungsprofilen in unmittelbarem Zusammenhang. Dem vorliegenden Standortkonzept wurde in Anlehnung an die genannten Parameter folgende Klassifizierung zugrunde gelegt:

Klassifizierungssystematik von Sportboothäfen im Standortkonzept

Klasse	Name	Kriterien	Herkunftsstruktur der Dauerlieger	Gäsezahlen
A	Etappenhafen für Außenküstensegler	Lage an der Außenküste bzw. kurze seeseitige Revierfahrt von <3 sm zur Außenküste Wassertiefe in Hafen und Zufahrt: >=2,00 m Kapazität: >20 Liegeplätze für Gäste mit Kielyachten	-	Mindestens 5.000 Gästeboote pro Jahr
B+	Basishafen für überregionale Dauerlieger mit wichtiger Funktion als Gästehafen	Wie Klasse A sowie außerdem: Max 30km Entfernung zur nächsten Autobahn Attraktiver Ausgangspunkt für Segeltörns	Mindestens 50% Dauerlieger mit Wohnort außerhalb Schleswig-Holsteins	> 800 Gästeboote pro Jahr
B	Basishafen für überregionale Dauerlieger	Wie Klasse B+	Mindestens 50% Dauerlieger mit Wohnort außerhalb Schleswig-Holsteins	< 800 Gästeboote pro Jahr
C+	Netzer ergänzender Hafen für einheimische Dauerlieger mit Sekundärfunktion für überregionale Dauerlieger und / oder Gäste	Hafen der die Kriterien für A und B(+) nicht vollständig erfüllt Wassertiefe von > 2,00m in Hafen und Hafenzufahrt	Entweder >30% Dauerlieger mit Wohnort außerhalb Schleswig-Holsteins und / oder < 800 Gästeboote pro Jahr	
C	Netzer ergänzender Hafen für vor allem einheimische Dauerlieger	Wie Klasse C+	-	-
D	Netzer ergänzender Hafen für flache Bootstypen	Hafen mit Wassertiefen von < 2,00 in Hafen und Hafenzufahrt	-	-

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

3. Untersuchungsraum

Das Segelrevier Schleswig-Holsteins wird in folgende Teilreviere unterteilt:

1. Lübecker Bucht
2. Fehmarn
3. Kieler Bucht
4. *Eckernförder Bucht (oft auch als Teilrevier der Kieler Bucht)*
5. *Schlei*
6. *Flensburger Förde*



Die Reviere 1 bis 3 bilden den näheren Untersuchungsraum dieses Konzeptes. Dieser ist der folgenden Abbildung zu entnehmen.

Räumliche Ausdehnung des näheren Untersuchungsraumes

